



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 187]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 13, 2001/आषाढ़ 22, 1923

No. 187]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 13, 2001/ASADHA 22, 1923

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 13 जुलाई, 2001

सं. टीएमपी/117/2001-केपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार लकड़ी के लट्ठों के आयात के लिए पारगमन शर्तों पर भंडारण के लिए निःशुल्क दिवसों में वृद्धि करने के वास्ते कंडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

(मामला सं. टीएमपी/117/2001-केपीटी)

कंडला पत्तन न्यास (केपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(जून, 2001 के 28वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला लकड़ी के लट्ठों के आयात के लिए पारगमन शर्तों पर भंडारण के लिए निःशुल्क दिवसों में वृद्धि करने के वास्ते कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 केपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं—

- (i) वर्तमान दरों के मान में पोत से कार्गो की पूरी उत्तराई की तारीख से पारगमन शर्तों पर भंडारण के लिए आयात कार्गो के संबंध में 4 दिवस की निःशुल्क अवधि का उल्लेख किया गया है।
- (ii) लकड़ी के लट्ठों के आयातकों ने निम्नलिखित कारणों से पारगमन शर्तों पर लकड़ी के लट्ठों के भंडारण के लिए अनुमत्य निःशुल्क अवधि को बढ़ाने का अनुरोध किया है—
 - (क) प्रहस्तन किए जाने वाले लकड़ी के यातायात में पिछले 3 वर्षों के दौरान वृद्धि हुई है, जोकि 1997-98 में 7.67 लाख टन से बढ़कर 1999-2000 में 11.55 लाख टन हो गया है और 2000-2001 में इसके बढ़कर 15 लाख टन होने की आशा है।

- (ख) प्रति-शिफ्ट वर्थ दिवस औसत कार्यनिष्पादन 1992 में 900 टन से बढ़कर 1999-2000 में 1907 टन हो गया है ।
- (ग) दुगुने प्रहस्तन और लागत से बचने के लिए हुक प्लाइट पर सुपुर्दगी प्राप्त करने के आयातकों के भरसक प्रयासों के बावजूद वे निशुल्क अधिक के भीतर अपने परेषणों के कुछ हिस्से की निकासी नहीं कर सके ।
- (घ) 16,000 टन पार्सल आकार के पोत से लकड़ी के लट्ठे उतारने में लगने वाला समय 1993 में 16 दिन से घटकर अब 8 दिन रह गया है । इस प्रकार, आयातकों को लकड़ी के लट्ठों की निकासी के लिए 8 दिन की समय की हानि हुई है, जिसका वे पहले लाभ उठा रहे थे ।
- (ङ) पतन में लकड़ी के यातायात में वृद्धि के कारण अनेक बार $2/3$ या उससे अधिक पोत साथ-साथ कार्य कर रहे होते हैं, जिससे आयातकों के लिए उत्तराई के बराबर निकासी करने के वास्ते पर्याप्त संख्या में प्रहस्तन उपस्कर, ट्रेलर और जनशक्ति प्रदान करने की मांग को पूरा कर पाना कठिन हो जाता है ।
- (च) निम्नलिखित कारणों से अन्य कार्गों की तुलना में लकड़ी के लट्ठों की सुपुर्दगी प्रक्रिया काफी धीमी है ।
- सुपुर्दगी से पूर्व प्रत्येक लट्ठे का पैकिंग सूची से मिलान करना होता है ।
 - एक पोत में अधिक संख्या में परेषितयों/सीमांशुल्क गृह एजेंटों का होना अर्थात् 15,000 सीमाएम के एक पोत में लगभग 50 परेषिती ।
 - ट्रेलर पर लट्ठों को अच्छी तरह रखना और बाधना ।
 - पूर्ण परेषण की सुपुर्दगी के पूरा होने पर विवादास्पद लट्ठों की सुपुर्दगी ।
 - लकड़ी के एक प्राकृतिक उत्पाद होने के कारण पोतवणिकों का कार्गों के आकार और प्रकार पर कोई नियंत्रण नहीं होता ।
- (ii) लकड़ी कम मूल्य वाला कार्गो है, लगने वाला विलबशुल्क कई बार कार्गो के मूल्य से भी अधिक होता है ।
- (iv) लकड़ी के लट्ठों को छोड़कर सभी कार्गों का भांडागारों में किराए पर भंडारण किया जाता है, जोकि रियायती किस्म के हैं, यदि उनकी लकड़ी के लट्ठों पर प्रदत्त विलब शुल्क से तुलना की जाती है ।
- (v) निकटवर्ती पतन लकड़ी के यातायात को आकर्षित करने के लिए प्रयास कर रहे हैं और पतन प्रभारों में आकर्षक प्रोत्साहनों/रियायतों की घोषणा कर रहे हैं ।
- (vi) भास्मले के औचित्य पर विचार करते हुए लकड़ी के लट्ठों के आयात के लिए अनुमत्य निशुल्क समय को 4 दिन से बढ़ाकर 7 दिन करने के प्रस्ताव का केपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा उसकी 20 अक्टूबर, 2000 को आयोजित बैठक में अनुमोदन किया गया था ।

2.2

इस पृष्ठभूमि में, केपीटी ने इस प्राधिकरण से यह अनुरोध किया है ।

- (i) पारगमन शर्तों पर लकड़ी के लट्ठों के आयात के लिए निशुल्क दिवसों को 4 दिवस से बढ़ाकर 7 दिवस करने के इसके प्रस्ताव का अनुमोदन करना, और
- (ii) दरों के मान के अध्याय-1 में विलब शुल्क प्रभारों की अनुसूची में मान ड की टिप्पणियों में मत सं० 6 के रूप में निम्नलिखित टिप्पणी शामिल की जाए ।
- “(6) लकड़ी के लट्ठों के संबंध में ट्राजिट शेड्डों और यार्डों में भंडारण के लिए 7(सात) निशुल्क दिवस पोत से कार्गों की उत्तराई पूरा होने की तारीख से होंगे ।”

3. अपनाई गई पद्धति के अनुसार केपीटी का प्रस्ताव टिप्पणियों के लिए प्रयोक्ताओं के सभी संबंधित प्रतिनिधियों को भेजा गया था । प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

गांधीधाम वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (जीसीसीआई)

- (i) लकड़ी के लट्ठों के आयात के संबंध में पारगमन शर्त (पोत से कार्गो की संपूर्ण उत्तराई की तारीख से) पर आयात कार्गो के भंडारण के लिए निःशुल्क अवधि 4 से 7 दिनों तक बढ़ाने के लिए केपीटी का प्रस्ताव ।
- (ii) मंडल से संबद्ध एक संघ कांडला टिम्बर संघ (लगभग 750 लकड़ी के व्यापारियों का प्रतिनिधित्व करने वाले) ने इस तथ्य के दृष्टिगत कि केपीटी के माध्यम से लकड़ी का आयात वर्ष-दर-वर्ष बढ़ रहा है, पोत से कार्गो की संपूर्ण उत्तराई के बाद निःशुल्क अवधि 7 दिनों की बजाय 21 दिन तक बढ़ाने के लिए एक अन्यावेदन भेजा है ।
- (iii) यह अनुरोध है कि,
 - (क) आयातकों को रियायती अवधि के भीतर गोदां से लकड़ी के लट्ठों को निकालना सुविधाजनक बनाने के लिए लकड़ी के लट्ठों के आयात के लिए 4 दिन से 7 दिन तक बढ़ाने जाने के लिए प्रस्तावित निःशुल्क अवधि और बढ़ाकर 21 दिन की जाए; और
 - (ख) उक्त सुविधा सभी वस्तुओं को प्रदान करना ।

कांडला कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (केसीएचए)

- (i) लकड़ी के लट्ठों के लिए निःशुल्क दिवसों की वृद्धि लवे समय से लंबित है, जिसे पतन द्वारा अततः किया गया है ।
- (ii) लकड़ी के लट्ठों के प्रहस्तन की संमारतंत्रीय बाधाओं और लकड़ी के व्यापार द्वारा उत्पन्न की जा रही यातायात की मात्रा को देखते हुए निःशुल्क दिवसों की सख्त वास्तव में और कम से कम 10 दिनों तक बढ़ाई जाए ।

4. पतन प्रयोक्ताओं और कस्टम हाउस एजेंट पारेसंघ (एफपीयूसीएचए) ने भी उपरोक्त प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं, जिसका सारांश निम्नानुसार है ।

- (i) किसी विशेष वस्तु को अगर व्यापारिक सुविधाएं प्रदान की जाती हैं तो इससे अन्यों की अवहेलना करने का आमास होगा ।
- (ii) केपीटी में कार्गो के निपटान के लिए आधारभूत सुविधाएं आयात कार्गो के प्रहस्तन के समरूप नहीं बढ़ी हैं, जिसके लिए सभी आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवसों की सुविधा के विस्तार पर विचार करने की आवश्यकता है ।
- (iii) पतन प्रमार लगाने में और/अथवा व्यापार जगत को सुविधाएं प्रदान करने में पारदर्शिता बनाए रखने के लिए यह सुविधा किसी एक वस्तु की बजाय सभी आयात कार्गो को प्रदान की जाए ।

5. जीसीसीआई, केसीएचए और पतन प्रयोक्ता और कस्टम हाउस एजेंट परिसङ्ग द्वारा दी गई टिप्पणियों के सदर्भ में, केपीटी ने निम्नलिखित तर्कों से प्रत्युत्तर दिया है ।

- (i) लकड़ी के लट्ठों के आयात के लिए निःशुल्क दिवसों में 4 दिन से 7 दिन की वृद्धि उचित है, क्योंकि और किसी वृद्धि का एकतरफा परिणाम पतन को राजस्व हानि होगा और दूसरी ओर पतन क्षेत्र में संकुलता सृजित होगी ।
- (ii) चूंकि, पतन में प्रहस्तन किए जाने वाले अन्य आयात कार्गो के यातयात की मात्रा लकड़ी के लट्ठों की तुलना में कम है, इसलिए आयतित लकड़ी के लट्ठों के समरूप अन्य आयात कार्गो, यह सुविधा प्रदान करना उपयुक्त नहीं होगा ।

३१ इस मामले पर केपीटी में दिनांक 12 अप्रैल 2000 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई । संयुक्त सुनवाई निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे ।

कांडला पत्तन न्यास (केपीटी)

- (i) पहले यह अन्य कार्गो के लिए किराए की वृद्धि थी, लकड़ी शामिल नहीं थी ।
- (ii) अन्य पत्तनों से खतरे के दृष्टिगत हमने विशेष विचार के लिए लकड़ी को अलग कर दिया है ।
- (iii) कई आयातक एक जहाज पर लकड़ी के कार्गो का प्रहस्तन करते हैं, जिससे लकड़ी के लट्ठे जल में पड़े रह जाते हैं । आयातक अन्यों के विलम्ब के कारण उसी तरीके से नुकसान उठाते हैं जैसाकि एलसीएल कटेनरों द्वारा सामना किया जाता है ।
- (iv) केपीटी अपना भंडारण क्षेत्र बढ़ा रहा है । एक बार जब वह तैयार हो जाता है, तब लट्ठों के लिए भंडारण स्थान प्राप्त हो सकता है ।

कांडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन (केपीएसएए)

- (i) लट्ठों को रखने के लिए स्थान पत्तन क्षेत्र के भीतर प्रदान किया जाना चाहिए ।
- (ii) केवल लकड़ी के लिए क्यों; अन्य कार्गो के लिए क्यों नहीं ।

यांगीधाम बाणिज्य और उद्योग मंडल (जीसीसीआई)

- (i) यह दरों के मान का संशोधन है । इसे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है; इसलिए केपीटी कार्यान्वयन नहीं कर सकता ।
- (ii) केवल लकड़ी ही क्यों कोयला उतना ही महत्वपूर्ण है । सुविधाएं समान रूप से सभी आयातों को उपलब्ध होनी चाहिए । दस दिन सही है ।
- (iii) निःशुल्क अवधि कार्गो की संपूर्ण उत्तराई के बाद प्रारम्भ होनी चाहिए ।
- (iv) यातायात आकर्षित करने के लिए अधिकतम संख्या में प्रतिफल दें ।

कांडला स्टिमर एसोसिएशन (केटीए)

- (i) चार दिनों की निःशुल्क अवधि बहुत पहले नियत की गई थी । तब से यातायात में दस गुनी वृद्धि हो गई है। इसलिए निःशुल्क अवधि में वृद्धि आवश्यक है ।
- (ii) पहले हम उत्तराई करने में सोलह दिन लेते थे, अब केवल आठ दिन लिए जाते हैं । बचत की गई आठ दिनों की अवधि हमें दी जानी चाहिए ।
- (iii) दस निःशुल्क दिवस काफी नहीं हैं; कुछ और समय दें, क्योंकि पूरी की जाने वाली औपचारिकताएं बहुत अधिक हैं ।

कांडला कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (केसीएचएए)

निःशुल्क अवधि बढ़ाकर चार से दस दिन की जानी चाहिए ।

गैसर्स आश्रीष शिपिंग

- (i) 1989 तक हमने किराए के रूप में प्राप्त किया । कृपया उसे बदल करें ।
- (ii) लकड़ी के लिए 15 निःशुल्क दिवस प्रदान करें ।

6.2 संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि केपीटी निशुल्क दिवसों की प्रस्तावित वृद्धि के कारण शामिल वित्तीय हानि और उसे पूरा करने के लिए किए गए/किए जाने के लिए प्रस्तावित उपायों के बारे में एक टिप्पणी देगा । कई अनुस्मारकों के बावजूद केपीटी ने समुचित सूचना प्रस्तुत नहीं की है ।

7 इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित सभग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है ।

(i) इस मामले का निपटान बहुत पहले किया जा सकता था, परंतु उपर पैराग्राफ 6.2 में यथावर्णित केपीटी से सूचना की प्राप्ति की प्रतीक्षा के लिए हमारी प्रतीक्षा के कारण यह नहीं हो पाया । यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि पत्तन यहां तक कि ऐसा करने की सहमति देन के तीन महीने बाद भी इतनी छोटी सूचना नहीं दे सका ।

यह सत्य है कि इस प्राधिकरण के पास आकड़े, रिकार्ड आदि मांगने की संकेतानिक शक्ति नहीं है । परंतु यह उन मामलों में प्रशुल्क प्रस्तावों पर विचार करने से अस्वीकार कर सकता है, जहां संगत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण नहीं प्राप्त हो रहे हों । अतिम उपाय के रूप में ऐसा सख्त कदम हाल ही में कुछ अन्य महापत्तनों के मामले में उठाया गया था । यद्यपि, ऐसा कदम इस मामले में भी उपयुक्त हो सकता है, किर भी हम इस तथ्य पर विचार करते हुए कि इस मामले का लाभार्थी व्यापार जगत है और यह मानते हुए कि पत्तन की लापरवाही के लिए प्रयोक्ताओं को दड़ देने में कोई औचित्य नहीं है, ऐसा गम्भीर दृष्टिकोण नहीं अपनाना चाहत ।

(ii) अपने दरों के मान में उज्जरती संशोधन के लिए केपीटी द्वारा किया गया यह दूसरा प्रस्ताव है ।

अन्य कुछ मामलों का निपटान करते हुए हमने पहले केपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति पर टिप्पणी की थी और उसे अपने दरों के मान की समीक्षा करने के लिए एक व्यापक प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया था । इस प्राधिकरण द्वारा केपीटी के फ्लॉटिंग क्राप्ट के किराया प्रभारों के नियतन से संबंधित मामल (मामला स० टीएमपी/61/2000-केपीटी) में दिनांक 14 फरवरी, 2001 के अपने आदेश में अधिक सारगार्भित सुझाव दिया गया था, जिसमें पत्तन से मई, 2001 तक अपने दरों के मान की समीक्षा के लिए एक व्यापक प्रस्तुत करन की अपेक्षा की गई थी । व्यापक प्रस्ताव को तो छोड़ दें, केपीटी को अभी तक दिए गए सुझाव की पायती भी देनी है ।

बूँदि, तात्कालिक प्रस्ताव इस प्राधिकरण के मई, 2001 तक अपने दरों के मान की व्यापक समीक्षा के लिए प्रस्ताव तैयार करने हेतु केपीटी से अपेक्षा करते हुए आदेश पारित करन के पूर्व प्राप्त किया गया था, इसलिए इसे विचाराधि लिया गया है । किर भी, केपीटी को यह नोट करने का सुझाव दिया जाता है कि यह प्राधिकरण दरों के गमन की व्यापक समीक्षा किए जाने तक और किसी उज्जरती संशोधन प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा ।

(iii) केटीए का 8 दिनों की निशुल्क अवधि की 'हानि' के बारे में दिया गया तर्क मान्य नहीं है । उत्पादकता में वृद्धि के कारण घाट पर जहाज के समय में कमी को निशुल्क दिवसों में 'हानि' नहीं माना जा सकता । किर भी, प्रस्तावित निशुल्क दिवसों में वृद्धि करने के लिए प्रयोक्ताओं से सामान्य मांग हैं, केपीटी का राजस्व की हानि होने और सुविधाओं के संतुलन सृजन का कारण मनने वाली निशुल्क दिवसों में और वृद्धि के बारे में तर्क स्वीकार करने योग्य है ।

(iv) जीसीसीआई और एफवीयूसीएचए ने सभी आयत कार्गो के लिए निशुल्क दिवसों में वृद्धि करने का अनुरोध किया है । इस प्रस्ताव में पर्याप्त प्रवालनात्मक और वित्तीय जटिलताए शामिल हैं । इसे केवल दरों के मान के सामान्य संशोधन/समीक्षा के समय ही उद्देश्यपूर्ण तरीके से निपटाया जा सकता है जब हमें एक बार में ही विभिन्न प्रशुल्क समायोजनों के पूर्ण प्रभाव के आंकलन का अवसर मिलता है । यह मूल्यवान है कि हम क्यों केपीटी को अपने दरों के मान की व्यापक समीक्षा करने के लिए कार्रवाई करने का सुझाव देते रहे हैं ।

(v) आधिक समय नहीं हुआ है, जब केपीटी ने किराए अथवा भांडागारण शर्तों पर पत्तन के भीतर पड़े कार्गो पर विलंब शुल्क में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया था । उस मामले में, केपीटी ने पत्तन क्षेत्र में संकुलता के बारे में बलपूर्वक तर्क दिया था और स्थायी भडारण स्थान के रूप में पत्तन क्षेत्र के प्रयोग को हतोत्साहित करने

के लिए दरों में वृद्धि का औचित्य दिया था। चूंकि, तात्कालिक प्रस्ताव नि शुल्क दिवस प्रदान करने के लिए है, इसलिए केपीटी से संकुलन कारक पर विस्तार से वर्णन करने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने यह स्पष्ट करना चाहा है कि उसका पूर्ण प्रस्ताव किराए की शर्त के अधीन भंडार में रखे कार्गो के सदर्म में था; और लकड़ियों को केवल 'पारगमन' शर्त के अधीन भंडार में रखने की अनुमति दी जाती है। ऐसा होते हुए, केपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि यहां 'संकुलन कारक' संगत नहीं है।

- (vi) केपीटी द्वारा जैसा वर्णन किया गया है, यह तथ्य कि केवल लकड़ियों को भासागारण/किराए की शर्तों, जो प्रकृति में रियायती हैं, पर भंडार में रखने की अनुमति नहीं दी जाती, अधिक नि शुल्क दिवसों की अनुमति देने के लिए इस यातायात हेतु विशेष ध्यान देने पर विचार करने का एक केवल आधार है। इसके अतिरिक्त, ऊपर पैराग्राफ 2.1(ii)(च) में लकड़ियों के लद्दों के धीमे निपटान प्रक्रिया का कारण बनने वाली अन्तर्निहित समस्याओं के बारे में दिए गए मुद्रदे उचित पाए गए हैं और विचार किए जाने योग्य हैं।
- (vii) यह मानना होगा कि लकड़ी का आयात मारत में वृक्ष काटकर गिराने पर सामान्य निषेध के कारण बढ़ रहा है। स्पष्ट कारणों से कोई भी पत्तन इस अतिरिक्त यातायात को आकर्षित करने का प्रयास करेगा। अन्य कारणों के अतिरिक्त, याणिज्यिक विचारों ने केपीटी को लकड़ियों के लद्दों के आयात के लिए नि शुल्क अवधि बढ़ाने हेतु प्रेरित किया। इस परिप्रेक्ष्य में देखते हुए, केपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित करने योग्य है।
- (viii) हम अपने बार-बार अनुरोध के बावजूद, पत्तन द्वारा आपूरित किसी सूक्तमा के अमाव में इस रियायत के कारण पत्तन को हुई वित्तीय हानि की मात्रा बताने की स्थिति में नहीं है। फिर भी, साधारणतया सभी पत्तनों और विशेषकर केपीटी पर लकड़ी का यातायात बढ़ रहा है। वृद्धिकारी यातायात से होने वाली अतिरिक्त आय से अनुमत्य रियायत के कारण राजस्व में हानि का प्रतिसंतुलित करने का अनुमान किया जा सकता है। इसे देखते हुए, प्राते-आर्धिक सहायता की घटना होने के बारे में कोई आशंका नहीं हो सकती।

8. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण लकड़ी के लद्दों के आयात के लिए नि शुल्क दिवसों को पारगमन शर्त पर भंडारण हेतु भार दिन से बढ़ाकर सात दिन करने के बारे में केपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित करता है। तदनुसार, केपीटी के दरों के मान के अद्याय—। में मान ड के अधीन मद भा० ७—विलब शुल्क की अनुसूची—पारगमन शेड और यार्ड में भंडारण के लिए नि शुल्क दिवस के रूप में निम्नलिखित उपबंध प्रविष्ट किया जाता है :-

"7. लकड़ी के लद्दों का आयात लकड़ी के लद्दों के आयात के संबंध में भंडारण के लिए नि शुल्क दिवस पोत के कार्गो की संपूर्ण उत्तराई की तारीख से 7 दिन होगा।"

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2001/असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 13th July, 2001

No. TAMP/117/2001-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Kandla Port Trust for an enhancement of free days for storage on transit terms for import of Timber Logs as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/117/2000-KPT

The Kandla Port Trust (KPT)

- - -

Applicant

ORDER

(Passed on this 28th day of June 2001)

This case relates to a proposal from the Kandla Port Trust (KPT) for enhancement of free days for storage on transit terms for import of Timber Logs.

2.1. In its proposal, the KPT has made following points:-

- (i). The existing Scale of Rates prescribes a free period of 4 days to import cargo for storage on transit terms from the date of complete discharge of cargo from a vessel.
- (ii). Importers of timber logs have requested to enhance the free period allowed for storage of timber logs on transit terms on account of following reasons:
 - (a). The timber traffic handled has increased during the last 3 years from 7.67 lakh tonnes in 1997-98 to 11.55 lakh tonnes in 1999-2000 and is expected to increase to 15 lakh tonnes in 2000-2001.
 - (b). The average output per shift-berth-day has increased from 900 tonnes in 1992 to 1907 tonnes in 1999-2000.
 - (c). In spite of best efforts of the importers to take delivery at the hook point to avoid double handling and cost thereon, they are not able to clear certain portion of their consignment within the free time
 - (d). The time taken for discharging timber logs from a vessel having a parcel size of 15,000 tonnes has reduced from 16 days in 1993 to 8 days presently. Hence, the importers have lost 8 days time for clearance of timber logs, which they were enjoying earlier.
 - (e). Due to increase in the timber traffic at the Port many a time 2/3 vessels or more are working simultaneously which makes it difficult for the importers to cope up with the demand to provide adequate number of handling equipment, trailers and man power to match the clearance with the discharge.
 - (f). The delivery process of the timber logs is much slower as compared to the other cargoes on account of following reasons:
 - Every log has to be tallied with the packing list prior to delivery.
 - More number of consignees / Custom House Agents in one vessel i.e. approximately 50 consignee in a vessel of 15,000 CBM.
 - Proper placing and lashing of the logs on the trailer.
 - Delivery of the disputed logs after completion of delivery of full consignment.
 - The shippers do not have much control on the size and shape of the cargo, timber being a natural product.

- (iii). Timber being a low value cargo, many a time the demurrage charges accruing are more than the value of the cargo.
- (iv). All the cargoes, except timber logs are allowed storage on warehousing/rental terms which are concessional in nature, if compared to the demurrage charges paid on timber logs.
- (v). The nearby ports are making efforts to woo timber traffic and are announcing very attractive incentives/concessions in the port charges.
- (vi). Considering the genuineness of the case, the proposal to enhance the free time allowed for import of timber logs from 4 to 7 days was endorsed by the Board of Trustees of the KPT in its meeting held on 20 October 2000.

2.2. In this backdrop, the KPT has requested this Authority,

- (i) to approve its proposal to increase the free days for import of timber logs from 4 days to 7 days for storage on transit terms; and,
 - (ii) to incorporate the following note as Item No.8 of the Notes to Scale E in the Schedule of demurrage charges in Chapter I of the Scale of Rates:
- “(8) *Free days for storage in ‘transit sheds and yards in respect of timber logs shall be seven (7) days from the date of complete discharge of vessel’s cargo”.*

3. In accordance with the procedure adopted, the proposal of the KPT was circulated to all concerned representative bodies of the users for comments. Comments received are summarised below:

Gandhidham Chamber of Commerce & Industry (GCCI)

- (i). The decision of the KPT to enhance free period from 4 to 7 days for storage of import cargo on transit terms (from the date of complete discharge of cargo from the vessel) in respect of import of timber logs is appreciable.
- (ii). The Kandla Timber Association (representing about 750 timber merchants), an association affiliated to the Chamber, has sent a representation to enhance the free period to 21 days instead of 7 days after complete discharge of the cargo from a vessel in view of the fact that the import of timber through the KPT has been increasing year after year.
- (iii). It is requested that,
 - (a) free period proposed to be raised for import of timber logs from 4 days to 7 days be further enhanced to 21 days to facilitate the importers to clear the logs from the docks within the concession period; and,
 - (b) to extend the said facility to all commodities.

Kandla Custom House Agents Association (KCHAA)

- (i). Enhancement of free days for timber logs was long over due which has finally been done by the Port.
- (ii). Looking at the logistical constraints of handling timber logs at Kandla and the amount of traffic which is being generated by the Timber trade, the number of free days shall infact be enhanced further to atleast a minimum of 10 days.

4. The Federation of Port Users & Custom House Agents (FPUCHA) has also sent its comments on the above proposal, which are summarised as below:

- (i). The trade facilities, if extended to a particular commodity will give an impression to the others of being ignored.
- (ii). The infrastructural facilities for clearance of the cargo at the KPT has not increased at par with the handling of import cargoes, requiring consideration of extension of facility of free days period for all the import cargoes.
- (iii). To maintain transparency in the levy of port charges, and / or extending facilities to the trade, the facilities be provided to all import cargoes, instead of any one commodity.

5. With reference to the comments made by the GCCI, KCHAA and Federation of Port Users & Custom House Agents, the KPT has responded with the following arguments:

- (i). The increase in free period from 4 to 7 days for import of timber logs is justified since any further enhancement will on the one hand result in loss of revenue to the Port and on the other create congestion in the Port area.
- (ii). Since the volume of traffic of other import cargoes handled at this Port is lesser in comparison to the timber logs, it will not be appropriate to extend this facility to other import cargo at par with import timber logs.

6.1. A joint hearing in this case was held on 12 April 2000 at the KPT. At the joint hearing, the following submissions were made:

The Kandla Port Trust (KPT)

- (i). Earlier it was increase of rentals for other cargo, timber was not covered.
- (ii). In view of the threat from other ports, we have to single out timber for specific consideration.
- (iii). So many importers handle the timber cargo at one ship which results in the logs lying at the bottom. The importers suffer because of others' delays in the same manner as is faced by the LCL containers.
- (iv). KPT is extending its storage area. Once that is ready, the logs may get storage space.

The Kandla Port Steamship Agents' Association (KPSAA)

- (i). The space for keeping the logs should be provided inside the port area.
- (ii). Why only for timber; why not for other cargo.

Gandhidham Chamber of Commerce and Industry (GCCI)

- (i). This is an amendment of the Scale of Rates. It has not been approved by the TAMP; hence, the KPT cannot implement.
- (ii). Why only timber? Coal is equally important. The facilities must be equally available to all imports. Ten days is ok.
- (iii). Free period must start after complete discharge of cargo.
- (iv). Give maximum number consideration to attract traffic.

२१९८१/३८१-३

Kandla Timber Association (KTA)

- (i). Free period of four days was fixed long ago. Traffic has increased ten fold. Therefore, increase in free period is necessary.
- (ii). Earlier, we use to take sixteen days to discharge, now only eight days are taken. The eight days time saved must be given to us.
- (iii). Ten free days are not enough; give some more time as the formalities to be completed are too much.

The Kandla Custom House Agents' Association (KCHAA)

Free period should be increased from four to ten days.

M/s. Ashish Shipping

- (i). Upto 1989 we got on rental terms. Please revive that.
- (ii). Give 15 free days for timber.

6.2. At the joint hearing, it was decided that the KPT would give a note about the financial loss involved due to the proposed enhancement of free days and the measures taken / proposed to be taken to cover it. Despite several reminders, the KPT has not furnished the requisite information.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This case could have been disposed of much earlier but for our wait for receipt of information from the KPT as detailed in paragraph 6.2 above. It is unfortunate that the Port could not furnish this small piece of information even three months after agreeing to do so.

It is true that this Authority does not have any statutory power to summon data, records, etc. But it can refuse to entertain tariff proposals in cases where relevant additional information/clarifications are not forthcoming. Such a drastic step, as a last resort, was taken in case of some other major port in the recent past. Although such a step may be appropriate in this case also, we do not like to take such a serious view, considering the fact that the beneficiary of this case is the Trade, and recognising that there is no justification in punishing the users for the casualness of the Port.

- (ii). This is yet another proposal made by the KPT for a piecemeal revision of its Scale of Rates.

While disposing of some other cases, we had earlier commented upon this practice adopted by the KPT and advised it to formulate a comprehensive proposal for review of its Scale of Rates. A more pointed advice was given by this Authority in its Order dated 14 February 2001 in the case relating to fixation of hire charges of floating craft of the KPT (case No.TAMP/81/2000-KPT) wherein the port was required to submit a comprehensive proposal for review of its Scale of Rates by May 2001. Leave alone a comprehensive proposal, the KPT is yet to (even) acknowledge the advice rendered!

Since the instant proposal was received prior to this Authority's passing the Order requiring the KPT to formulate proposals for a comprehensive review of its Scale of Rates by May 2001, it has been taken up for consideration. Nevertheless, the KPT is advised to note that this Authority will not entertain any more piecemeal revision proposals until a comprehensive review of the Scale of Rates is done.

- (iii). The KTA's argument about 'loss' of 8 days free period is not tenable. Reduction in ship's time at berth due to productivity increases cannot be taken to mean 'loss' in free days. Even though there is a general demand from users for increasing the proposed free days, the KPT's point about further increase in free days causing loss of revenue and create congestion of facilities deserves to be admitted.
- (iv). The GCCI and FPUCHA have pleaded for enhancing the free days for all import cargo. This proposition involves significant operational and financial implications. It can be objectively dealt with only at the time of a general revision / review of Scale of Rates when we get an opportunity to assess the total impact of various tariff adjustments at one go. This is precisely why we have been advising the KPT to undertake an exercise for a comprehensive review of its Scale of Rates.
- (v). Not very long ago, the KPT proposed an increase in demurrage charges on cargo lying inside the port on rental or warehousing terms. In that case the KPT forcefully argued about congestion in the port area; and, justified increase in rates in order to discourage using the port area as permanent storage space. Since the instant proposal is for extending free days, the KPT was requested to elaborate on the 'congestion' factor. The KPT has sought to explain that its earlier proposal was with reference to cargo stored under rental terms; and, timbers are allowed to stored only under 'transit' terms. That being so, the KPT has explained that the 'congestion factor' is not relevant here.
- (vi). As has been explained by the KPT, the fact that only timbers are not allowed to be stored on warehousing/rental terms, which are concessional in nature, is a valid ground for considering a special treatment to this traffic to allow more free days. Besides, the points given at paragraph 2.1 (ii) (f) above about the inherent problems leading to slow clearance process of timber logs are found to be reasonable and deserve to be considered.
- (vii). It is to be recognised that import of timber is on the rise owing to a general prohibition of felling of trees in India. For obvious reasons, any port will try to attract this additional traffic. Apart from other reasons, commercial considerations have prompted the KPT to enhance free period for import of timber logs. Viewed in this perspective, the proposal of the KPT deserves to be approved.
- (viii). We are not in a position to quantify the financial loss to the port due to this concession, in the absence of any information supplied by the port despite our repeated requests. Nevertheless, the timber traffic is growing at all ports in general and at the KPT in particular. The additional income from the incremental traffic can reasonably be expected to off-set the loss in revenue due to the concession allowed. That being so, there can not be any apprehension about furthering the incidence of cross-subsidisation.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the KPT proposal about enhancing the free days for import of timber logs from four days to seven days for storage on transit terms. Accordingly, the following provision as item 7 under Scale E – Schedule of Demurrage charges – Free days for storage in transit sheds and yards; in Chapter-I of the Scale of Rates of the KPT is inserted:

" 7. Import of Timber Logs: Free days for storage in respect of import of timber logs shall be 7 days from the date of complete discharge of vessel's cargo".

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT/III/IV/143/2001/Exty.]

